Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4981**
17. Wahlperiode 02. 03. 2011

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Den Freiwilligen Feuerwehren, den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten und dem Technischen Hilfswerk sowie dem Katastrophenschutz stehen immer weniger Fahrer für Einsatzfahrzeuge zur Verfügung. Seit 1999 dürfen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) zudem nur noch Kraftfahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t gefahren werden. Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 7,5 t ist hingegen seit 1999 eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 und für Kraftfahrzeuge über 7,5 t eine Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich. Zusätzlich sind die Einsatzfahrzeuge aus technischen Gründen auch schwerer geworden, selbst die kleineren Fahrzeuge überschreiten in der Regel die Gewichtsgrenze von 3,5 t. Lediglich ältere Fahrerlaubnisinhaber, die vor dem 1. Januar 1999 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, können aufgrund ihres Bestandsschutzes auch diese Fahrzeuge noch mit dem bisherigen Führerschein der (alten) Klasse 3 fahren. Grund für diese Entwicklung ist die Richtlinie 91/439/EWG vom 29.7.1991 (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1), nach der das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die deutschen Fahrerlaubnisklassen zum 1. Januar 1999 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben anzupassen waren. Der Bundesrat hat in seiner Entschließung vom 7. November 2008 (Bundesratsdrucksache 602/08 (Beschluss)) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) daher aufgefordert, durch eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) eine Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, dass Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und des Katastrophenschutzes mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B Einsatzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 4,75 t fahren dürfen. Der Bundesrat hat in seiner Entschließung vom 10. Juli 2009 (Bundesratsdrucksache 642/09 (Beschluss)) festgestellt, dass die vom Deutschen Bundestag mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2021) beschlossenen Regelungen zum Erwerb einer Sonderfahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t bzw. 7,5 t unnötige bürokratische Hürden aufstellen. Der Bundesrat hat daher einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt (Bundesratsdrucksache 308/10).

Nach der Schätzung des Deutschen Feuerwehrverbandes sind bundesweit 16 000 Fahrzeuge betroffen, für die in der Regel fünf oder mehr Fahrer benötigt werden, um eine Einsatzfähigkeit rund um die Uhr zu gewährleisten.

B. Lösung

Um die Einsatzfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehren und der oben genannten Rettungsdienste aufrechtzuerhalten, soll daher die Ermächtigungsgrundlage für eine spezielle Fahrberechtigung für Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t bzw. 7,5 t auf der Grundlage einer spezifischen Ausbildung und Prüfung geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

   Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

   Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugsaufwand aus.

E. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nicht, da durch die Änderung des StVG lediglich die beiden Ermächtigungsgrundlagen für die beabsichtigten Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung geschaffen werden. Kosten für die Wirtschaft ergeben sich nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

F. Bürokratiekosten

Informationspflichten für die Unternehmen, die Bürger und die Verwaltung entstehen nicht; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder abgeschafft.

G. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

H. Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

Berlin, 2. März 2011

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 879. Sitzung am 11. Februar 2011 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 10 werden die Sätze 5 bis 8 aufgehoben.

   b) Nach Absatz 10 wird folgender Absatz 10a eingefügt:

   „(10a) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t – auch mit Anhängern, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 4,75 t nicht übersteigt – erteilen. Der Bewerber um die Fahrberechtigung muss

   1. mindestens seit zwei Jahren eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen,
   2. in das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t eingewiesen worden sein und
   3. in einer praktischen Prüfung seine Befähigung nachgewiesen haben.

   Die Fahrberechtigung gilt im gesamten Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zur Aufgabenerfüllung der in Satz 1 genannten Organisationen oder Einrichtungen. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für den Erwerb einer Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t – auch mit Anhängern, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 7,5 t nicht übersteigt.“

   c) In Absatz 13 wird Satz 4 wie folgt gefasst:

   „Abweichend von den Sätzen 1 bis 3 sind Personen, die die Voraussetzungen des Absatzes 16 für die Begleitung erfüllen, berechtigt, die Befähigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen der in Absatz 10a Satz 1 genannten Organisationen oder Einrichtungen zu prüfen.“

   d) Absatz 16 wird wie folgt gefasst:

   „(16) Wer zur Einweisung oder zur Ablegung der Prüfung nach Absatz 10a ein entsprechendes Einsatzfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt, kann abweichend von Absatz 15 Satz 1 von einem Angehörigen der in Absatz 10a Satz 1 genannten Organisationen oder Einrichtungen, der

   1. das 30. Lebensjahr vollendet hat,
   2. mindestens seit fünf Jahren eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse C1 besitzt und
   3. zum Zeitpunkt der Einweisungs- und Prüfungsfahrten im Verkehrszentralregister mit nicht mehr als drei Punkten belastet ist,

   begleitet werden. Absatz 15 Satz 2 gilt entsprechend. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann überprüfen, ob die Voraussetzungen des Satzes 1 erfüllt sind; sie kann die Auskunft nach Satz 1 Nummer 3 beim Verkehrszentralregister einholen. Die Fahrerlaubnis nach Satz 1 Nummer 2 ist durch einen gültigen Führerschein nachzuweisen, der während der Einweisungs- und Prüfungsfahrten mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen ist.“

2. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe i werden die Wörter „sowie über Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t nach § 2 Absatz 10“ gestrichen.

   b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

   „(5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung besondere Bestimmungen über das Erteilen einschließlich der Einweisung und die Prüfung für Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes auf öffentlichen Straßen nach § 2 Absatz 10a zu erlassen. Bei der näheren Ausgestaltung sind die Besonderheiten der unterschiedlichen Gewichtsklassen der Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10a Satz 1 und 4 zu berücksichtigen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung des Gesetzentwurfs

Aufgrund der seit 1999 geltenden fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften stehen den Freiwilligen Feuerwehren, den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten, dem Technischen Hilfswerk sowie dem Katastrophenschutz immer weniger junge Ehrenamtliche zur Verfügung, die über eine zum Führen der Einsatzfahrzeuge notwendige Fahrerlaubnis verfügen. Lediglich ältere Fahrerlaubnisinhaber, die vor dem 1. Januar 1999 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, können aufgrund ihres Bestandsschutzes auch diese Fahrzeuge mit über 3,5 t mit dem bisherigen Führerschein der (alten) Klasse 3 fahren. Nachdem diese älteren Fahrer den Freiwilligen Feuerwehren und den o. g. Diensten nunmehr langsam aus Altergründen nicht mehr zur Verfügung stehen, müssen jüngere Fahrer nachrücken, die aber nicht mehr über die benötigte Fahrerlaubnis für die zwischenzeitlich aus technischen Gründen schwerer gewordenen Einsatzfahrzeuge verfügen. Grund für diese Entwicklung ist die sogenannte 2. EG-Führerscheinrichtlinie von 1991, nach der das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die deutschen Fahrerlaubnisklassen zum 1. Januar 1999 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben anzupassen waren. Seither dürfen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) nur noch Kraftfahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t gefahren werden. Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 7,5 t ist hingegen seit 1999 eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 und für Kraftfahrzeuge über 7,5 t eine Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich. Diese Rechtsänderung wurde von der Europäischen Gemeinschaft eingeführt, um durch eine auf die unterschiedlichen Fahrzeugklassen ausgerichtete spezifische Ausbildung und Prüfung die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die vorgenommen Änderungen beziehen sich auf die Ausnahmemöglichkeit des Artikels 4 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG.

Die Anhebung gegenüber den im 5. Gesetz zur Änderung des StVG vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2021) normierten Gewichten resultiert aus der Tatsache, dass in der Praxis eine Vielzahl der neuen kleineren Einsatzfahrzeuge bereits über der Gesamtmasse von 4,75 t liegen und im Sinne einer umfassenden Lösung alle für die üblichen Einsatzfahrten benötigen Fahrzeugtypen berücksichtigt werden sollen. Gründe hierfür sind die zunehmende Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen, die der Verkehrssicherheit dienen, wie ABS, ESP und Airbags, aber auch Einsatzausrüstungen wie Motorsägen, Pumpen und Scheinwerfer. Da auch zunehmend Anhänger im Einsatz benötigt werden, wurden diese von der Neuregelung mit umfasst.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) des Grundgesetzes (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass die Rahmenbedingungen für die Erteilung von Fahrberechtigungen für die ehrenamtlich tätigen Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks sowie des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t bzw. 7,5 t einheitlich geregelt werden.

III. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

   Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

   Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugsaufwand aus.

IV. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des StVG nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

V. Bürokratiekosten

Informationspflichten entstehen weder für die Unternehmen noch für die Bürger oder die Verwaltung; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder abgeschafft.

VI. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 10)

Die ersten praktischen Erfahrungen haben deutlich gemacht, dass die bisherigen Regelungen zur Sonderfahrberechtigung in § 2 Absatz 10 Satz 5 bis 8 wegen fehlenden systematischen Zusammenhangs mit den dort genannten Dienstfahrerlaubnissen aufgehoben werden können.

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 10a)

Die bislang geregelte Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t wird inhaltlich weitgehend übernommen und in einem neuen Absatz zusammengefasst. Zudem wird deutlich gemacht, dass entsprechend den Vereinbarungen der Koalitionsfraktionen aus dem Koalitionsvertrag die Verbesserungen nur für die ehrenamtlich Tätigen in den genannten Organisationen gelten, da diese aufgrund der geschilderten rechtlichen Rahmenbedingungen Unterstützung zur Ausübung ihres wertvollen gesellschaftlichen Beitrags benötigen.

Zusätzlich wird durch den Verweis in § 2 Absatz 10a Satz 4 auf § 2 Absatz 10a Satz 1 bis 3 das Modell einer organisationsinternen Einweisung und Prüfung auf Einsatzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse auf 7,5 t erweitert. Für den Erwerb einer Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t ist hiernach eine Einweisung und Prüfung, die sich jeweils auf das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t bezieht, erforderlich. Die Differenzierung der Sonderfahrberechtigung bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t einerseits und bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 t andererseits ist erforderlich, da die Anforderungen an den Fahrer mit der Höhe des Fahrzeugsgewichts zunehmen. Aufgrund des tatsächlich geltend gemachten Bedarfs werden auch Anhänger in die Fahrberechtigungen aufgenommen.

Zu den Buchstaben c und d (§ 2 Absatz 13 und 16)

Folgeänderungen für die organisationsinterne Ausbildung und Prüfung für das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t. Zudem wird die Möglichkeit eröffnet, in Anlehnung an das in Deutschland bewährte System der professionellen Ausbildung die Ausbildung auch durch Fahrlehrer vornehmen zu lassen.

Zu Nummer 2 (§ 6)

Die Ermächtigung zur Ausstellung von Fahrberechtigungen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t bzw. 7,5 t wird unmittelbar auf die Landesregierungen übertragen, um den jeweiligen Gegebenheiten entsprechend Rechnung tragen zu können. Für die Landesregeringen wird zudem eine Delegationsmöglichkeit geschaffen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat das Regelungsvorhaben auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Gesetzentwurf werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft, für die Verwaltung sowie für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 879. Sitzung am 11. Februar 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b** (§ 2 Absatz 10a Satz 1)

   In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b sind in § 2 Absatz 10a Satz 1 nach den Wörtern „des Technischen Hilfswerks und“ die Wörter „sonstiger Einheiten“ einzufügen.

   Begründung

   In der gesamten bisherigen Diskussion wurde – insbesondere auch gegenüber der Europäischen Union – die zutreffende Auffassung vertreten, dass es sich bei den Feuerwehren, den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten und dem Technischen Hilfswerk um Einsatzpotenziale des Katastrophenschutzes handelt bzw. der Katastrophenschutz zum allergrößten Teil aus diesen Organisationen besteht. Die Formulierung in § 2 Absatz 10a Satz 1 StVG vermittelt jedoch gerade die Auffassung, dass der Katastrophenschutz neben den oben genannten Organisationen besteht. Dies ist jedoch unzutreffend. Allerdings bestehen neben den oben genannten Organisationen auch sonstige Einheiten des Katastrophenschutzes (z. B. Regieeinheiten), die daher gesondert erfasst werden müssen.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d** (§ 2 Absatz 16 Satz 1)

   In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d ist § 2 Absatz 16 Satz 1 wie folgt zu ändern:

   a) Die Wörter „kann abweichend von Absatz 15 Satz 1“ sind durch das Wort „muss“ zu ersetzen.

   b) Vor den Wörtern „begleitet werden“ sind die Wörter „oder von einem Fahrlehrer im Sinne des Fahrlehrergesetzes“ einzufügen.

   Begründung

   Die Änderung dient der Klarstellung, dass dem Beschluss des Bundesrates vom 9. Juli 2010 zur Bundesratsdrucksache 308/10 entsprechend auch die Möglichkeit einer Einweisung und Prüfung durch Fahrlehrer geschaffen wird. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung hierzu bislang enthaltene Formulierung ist zumindest missverständlich.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b – § 2 Absatz 10a Satz 1 StVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Um deutlich zu machen, dass es sich bei den benannten Organisationen insgesamt um Einsatzpotenziale des Katastrophenschutzes handelt, ist die Ergänzung um den Begriff „sonstiger Einheiten“ hilfreich.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d – § 2 Absatz 16 Satz 1 StVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Mit der Änderung wird dem Beschluss des Bundesrates vom 9. Juli 2010 (Bundesratsdrucksache 308/10) Rechnung getragen. Die ausdrückliche Aufnahme der Fahrlehrer in die Personengruppe, die die Ausbildung der Fahrer der Einsatzfahrzeuge vornehmen kann, setzt die bewährte, professionelle Ausbildung durch die Fahrlehrer fort und dient damit der Anhebung des Ausbildungsniveaus und damit auch der Verkehrssicherheit.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333